

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 23

## Vereinsnachrichten

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Eisenbahnschienen. Vom Schornstein wurde zuerst ein Segment von  $\frac{1}{8}$  der Basis freigelegt und mit Rollen und gleichem Schienenmaterial unterfangen, nach drei Tagen wurde das selbe an der entgegengesetzten Seite gemacht, und nach weiteren drei Tagen in der Mitte. Hierauf erfolgte die Fortbewegung gleichmässig mit Schub und Zug in einer Schnelligkeit von 9 cm/min, also in 4 h für die gesamten 20 m. Es ereignete sich nicht die geringste Rissbildung. Ein Abbruch des alten Schornsteins und Erstellung eines neuen hätte gegenüber dieser Verschiebung 44% Mehrkosten verlangt; zudem war durch die Verschiebung kein Unterbruch des Fabrikbetriebes notwendig (Näheres siehe D.B.Z., Heft 39/1934).

**Strassenbauprogramm des Kant. St. Gallen.** Der Grosses Rat hat dem regierungsräthlichen Programm für den westlichen Ausbau der Staatstrassen, nämlich 16 Mill. Fr. in den Jahren 1935 bis 1942, zu decken aus den Erträgnissen der Automobilsteuern und dem Benzinollanteil, zugestimmt. Aus der Mitte des Rates wurde beantragt, dass unter den in den nächsten Jahren durchzuführenden Neubauten vor allem die Erstellung einer neuen Brücke über die Sitter bei St. Gallen, sowie die Korrektion des Rapperswiler Seedamms angeführt werden. Die Mehrheit stellte sich aber auf den Boden des Regierungsrates, der sich in der Frage der Dringlichkeit die Hände nicht binden lassen will. — Wir freuen uns dieses Erfolges der streng sachlichen Amtsführung des Baudirektors, unseres Kollegen Reg.-Rat Dr. Ing. K. Kobelt.

**Einschränkung neuer Eisenbahnkonzessionen.** Der Bundesrat beantragt, in Zukunft Konzessionen, die seit einiger Zeit hauptsächlich für Drahtseilbahnen begehr werden, nur noch unter folgenden Bedingungen zu erteilen: Es muss ein ernsthaftes Bedürfnis vorliegen; eine schädliche Konkurrenzierung anderer konzessionierter Transportanstalten darf nicht erfolgen; die projektierte Bahn muss als lebensfähig angesehen werden können. — Es ist zu hoffen, dass diesen, jedem Unbefangenen selbstverständlichen Voraussetzungen von den massgebenden Stellen zugestimmt werde.

**Schienenauto in Frankreich.** Eine beachtenswerte Geschwindigkeit hat (nach einer ag-Meldung) ein Bugatti-Schienenauto der französischen Nordbahn auf einer Versuchsfahrt über 6 km zwischen Paris und Le Mans erzielt, nämlich 192 km/h Höchst- bzw. 185 km/h Durchschnitts-Geschwindigkeit für Hin- und Rückfahrt. Der mit 70 Reisenden besetzte Wagen verfügt über 4×250 PS Motorenstärke.

**Der All-American-Canal** soll bekanntlich das von der Hoover-Staumauer gespeicherte Wasser im Unterlauf des Colorado-Flusses wieder aufnehmen und der Bewässerung grosser Wüstengebiete zuführen (vergl. Karte auf S. 81 von Bd. 99). Die ersten 50 km dieses Kanals, entsprechend einem Massenaushub von 30 Millionen m<sup>3</sup>, sind nun in Angriff genommen worden.

**Kantonsspital Zürich.** Es sei nochmals daran erinnert, dass die Ausstellung der Entwürfe in der Fabrik Stünzi Söhne, beim Seestrasse-Bahnübergang Wollishofen morgen Sonntag den 9. Dez. 17 h endgültig geschlossen wird.

## LITERATUR.

**Statik und Dynamik der Schalen.** Von Dr. Ing. W. Flügge, Priv.-Doz. an der Universität Göttingen. Mit 98 Abb. Berlin 1934, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 21 RM., geb. RM. 22.50.

Das Werk stellt einen Versuch dar, das Gebiet der Schalenfestigkeit, wie es sich in der letzten Zeit entwickelt hat, einheitlich darzustellen, so, dass der entwerfende Ingenieur den Gang der Lösung bis zum Numerischen anwendungsbereit findet. Man darf diesen Versuch als gelungen bezeichnen. Der einfachen, älteren Theorie der Membran ist der Anfang des Buches gewidmet; der Hauptteil behandelt die biegungssteifen Schalen. Ihm folgt eine Darstellung der Schalenknickung und am Schluss ein kurzer Abschnitt über SchalenSchwingung. Der Text ist klar und einfach geschrieben und für den gebildeten Ingenieur gut lesbar.

Der Verfasser möchte auch den Theoretiker und Forscher befriedigen, der sich im Hinblick auf Zukünftiges auch für die Methoden interessiert, mit denen die erlangten Resultate erzielt wurden. Ein das Wesentliche enthaltendes Literaturverzeichnis ist daher am Schluss beigefügt, das in diesem Sinne beiträgt. Der Text selbst hingegen ist nicht überall geeignet, ein richtiges Bild der Entwicklung zu geben, da in einer recht ungleichmässigen Weise zitiert wird. Wenn z. B. bei der Kegelschale die fast erschöpfende Dissertation *Dubois* nicht erwähnt wird, während andere Namen erscheinen, so entsteht ein verschobenes Bild. Es wäre wohl richtiger und auch dem Charakter des Werkes angemessener gewesen, wenn im Text Namen überhaupt nicht genannt worden wären. — Trotz dieses Einwandes darf das Buch sehr empfohlen werden. E. Meissner.

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

**Physik des Backsteins.** Von Dipl. Ing. P. Haller, Dr. O. Stadler, Priv.-Doz. F. M. Osswald. Mit 44 Abb. Inhalt: Die Festigkeitseigenschaften des Mauerwerks aus gebrannten Tonsteinen. — Das wärmetechnische Verhalten des Backsteins. — Schallfragen beim Bauen. Zürich 1934, herausgegeben vom Verband Schweizer Ziegel- und Steinfabrikanten. Preis geh. Fr. 2,50.

**Drosselklappen als Grundablassverschlüsse unter besonderer Berücksichtigung der Kavitationsgefahr.** Von Dr. Ing. Oskar Jüngling. Mit 30 Abb. München und Berlin 1934, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. RM. 4,50.

**Gesamtbilanz der Weltkraftkonferenz, Teiltagung Skandinavien 1933.** Band I. Stockholm 1934, Svenska Nationalkommittén für Världskraftkonferenser.

**Die unarmierten Zementrohre der A.-G. Hunziker & Co.** Von Prof. Dr. M. Roš. Mit 19 Abb. Zürich 1934, Bericht Nr. 81 der E.M.P.A.

**Mitteilungen aus den Forschungsanstalten des Gutehoffnungshütte-Konzerns.** Bd. 3, Heft 4. Inhalt: Steigerung der Korrosionswechselfestigkeit von Stahl durch Zusätze zur Korrosionslösung. Von Dr. Ing. A. Jünger. Die Herstellung eines besonders schwierigen Gussstückes. Von Hch. Overbeck. Vergleichende Be- trachtung der Klappbrückensysteme nach Bauart Strauss und Scherzer. Von Dipl. Ing. R. Hess. Oberhausen 1934. In Kommission beim VDI-Verlag Berlin.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:  
CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.  
Zuschriften: An die Redaktion der S B Z, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

### S. I. A. Sektion Bern des S. I. A.

Mitgliederversammlung vom 26. Oktober 1934.

Die Sektion Bern des S. I. A. eröffnete ihre Wintertätigkeit durch einen Vortragsabend über den neuen Güterbahnhof von Bern in Weyermannshaus.

Ing. H. Nydegger, Sektionschef bei der Gen.-Dir., erklärte der rd. 75 Köpfe zählenden Versammlung die Anlage. Bei der Wahl des Standortes des neuen Güterbahnhofes standen sich Weyermannshaus und Wylerfeld gegenüber. Da aber etwa 84% der Kunden näher bei Weyermannshaus wohnen und die Vereinigung des Güterbahnhofes mit den bestehenden Rangieranlagen wesentliche Vorteile bot, fiel die Wahl auf Weyermannshaus.

Die neuen Güterhallen mit über 7000 m<sup>2</sup> Grundfläche, gegenüber 3400 m<sup>2</sup> der alten Anlage an der Laupenstrasse, gestatteten eine übersichtliche und gut zugängliche Anordnung der Gebäude. Die Empfangshalle ist von der Versandhalle durch sechs gedeckte Geleise mit Zwischenrampen getrennt, sodass der Umschlag der Güter quer zu den Hallen und Geleisen auf dem kürzesten Weg erfolgen kann. Für Zollgüter wurde zwischen der Empfangshalle und dem Bureaugebäude eine besondere Halle gebaut. Zwei riesige Keller von je über 300 m Länge, durch Warenaufzüge mit den Hallen verbunden, stehen zur Lagerung von Waren den Kunden zur Verfügung. Freiladegeleise außerhalb der Gebäude dienen zum direkten Umschlag von Fuhrwerk oder Auto in die Eisenbahnwagen.

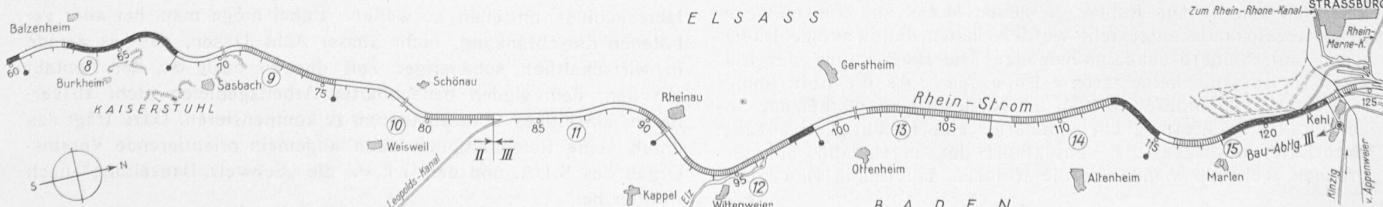


Abb. 2. Schematische Darstellung des Bauzustandes der Rheinregulierung am 30. Sept. 1934. — Nach den amtlichen Berichten aufgestellt. — Unverzerrter Maßstab 1:300000.

Sektionschef Ing. A. Bühler machte interessante Mitteilungen über die angewandten Beton- und Eisenkonstruktionen. Von der Grösse des Baues erhält man einen Begriff, wenn man erfährt, dass etwa 500 t Eisen und allein 40 t eiserne Oberlichtsprossen für die über 3000 m<sup>2</sup> messende Oberlichtfläche verwendet wurden. Der Bau des Bureaubaues erforderte, da es auf einer aufgefüllten Kiesgrube steht, Fundierung durch Betonpfähle.

Ueber die Hochbauten sprach Sektionschef Arch. Th. Nager, der die Vorträge angeregt und die Besichtigung organisiert hatte. Neben den Hallen für Versand und Empfang mit anschliessendem Bureaubaue gehören zum Güterbahnhof ein Dienstgebäude mit Speiseanstalt und Dienstwohnungen, eine Wagen-Reparaturwerkstatt und drei Stellwerkshäuser. Eine neueingerichtete Stellwerkstanlage, die von Ing. Bächler von den S. B. B. erklärt wurde, sichert den Rangier- und durchgehenden Verkehr auf dem Güterbahnhof. Ein reichhaltiges Bildermaterial vervollständigte die Ausführungen der Referenten.

Die am folgenden Tage durchgeführte Besichtigung des fertigen Werkes, das Anfang Dezember in Betrieb genommen wird, zeigte überzeugend die Zweckmässigkeit der neuen Anlage und den Willen der S. B. B. zum Dienst am Kunden. — Bei einem von Bahnhofinspektor Arn trefflich vorbereiteten Imbiss in der neuen Speiseanstalt im Dienstgebäude begrüsste Generaldirektor Etter die Teilnehmer und sprach all denen, die zum guten Gelingen des Werkes beigetragen, den besten Dank aus.

Der Protokollführer: Z.

### S.I.A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein. 1. Vereinsversammlung vom 28. Oktober 1934.

Der Präsident eröffnet die Versammlung mit der Begrüssung der 80 erschienenen Mitglieder und Gäste, unter denen sich auch Regierungsrat Dr. A. Brenner, der Vorsteher des Baudepartements, befindet, und des Vortragenden.

#### Geschäftliches:

Eine Neuauflage: Ing. Armand Braun; ein Austritt: Ing. H. Hockenjos; vier Uebertritte in andere Sektionen.

Durch den Tod verloren wir die Mitglieder: Arch. H. E. Ryhiner, Basel, gestorben 15. Juni 1934, und Arch. Ernst Sattler, Basel, gestorben im Juli 1934. Die Versammlung ehrt die Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Der Präsident macht Mitteilung von einem Zirkular des Z. I. A. über die Belebung der Vereinstätigkeit und von einem weiteren Schreiben über Jugendburgen, und überlässt sie den Mitgliedern zur Einsichtnahme.

Es folgt der Vortrag von Arch. E. E. Strasser-Berlage über:

«Der Bau des neuen Kunstmuseums im Haag (Holland)» von Arch. Dr. Berlage. Arch. Strasser, ein Schweizer, stellt sich vor als Mitarbeiter von Dr. Berlage.

Die Gemeindé im Haag besitzt nicht eine bestimmte Gemäldesammlung wie z. B. Basel; es wurde daher eine symmetrisch wiederkehrende Folge bestimmter Saalgruppen erstellt. Vergleichsweise ist das neue Kunstmuseum in Basel ein Anzug nach Mass, das Museum im Haag ein Konfektionsanzug. Verwaltungsgebäude und eigentliches Museum sind räumlich voneinander getrennt; der Eingang erfolgt durch das Verwaltungsgebäude, an dieses sind noch Säle und Ehrenhalle für Kongresse angeschlossen. Für das Museum wurden drei Arten von Sälen erstellt: erstens mit hochliegendem Seitenleicht, zweitens mit Oberlicht und Velumdecke, drittens mit Glasdecke. Ein System von Lamellen mit mechanischem Windwerk über den Deckenlichtsälen ermöglicht die Regelung des Lichteinfalles und den Schutz der Gemälde gegen unnütze Beleuchtung und Bestrahlung. In den Velumsälen ist unter dem Oberlicht eine massive Decke aufgehängt, die nicht bis an die Wände reicht; der Besucher steht in der Mitte des Saales im gedämpften Licht vor den beleuchteten Gemälden. Die Wände bestehen aus nagelbarem Beton; in den Räumen, wo besonders schwere Gemälde aufgehängt werden sollen, sind besondere Schienen eingelassen.

Die Heizung der Gemäldesäle geschieht von oben her durch ein System von geschweißten Röhren, die in die Decken eingegossen sind.<sup>1)</sup> Die Räume, in denen Möbel und kunstgewerbliche Gegenstände aufgestellt werden, haben dünnwandige Radiatoren mit Niederdruckdampfheizung. Die Befeuchtung der Luft spielt in Holland keine grosse Rolle, da dort die Luft immer feucht ist. Dampfdüsen, die an die Niederdruckdampfheizung angeschlossen sind, ermöglichen immerhin eine Feuchtigkeitsabgabe. Rotorlüfter besorgen die Ventilation; der in Holland ununterbrochen wehende Wind hält die Rotoren dauernd in Bewegung.

<sup>1)</sup> Vergl. «Die Deckenheizung» von Arch. A. Roth auf S. 153\* von Bd. 102 (23. September 1933).

Der Skelettbau in Eisenbeton ist nach der Giessmethode erstellt. Eine Serie von Lichtbildern zeigte den Lageplan, den Innenhof, Ansichten des ganzen Bauwerkes und seiner Verkleidung, die verschiedenen Saaltypen, interessante Details über die Heizungssysteme, die Blendenkonstruktion der Lichteinfalleregulierung usw. Der Film, der während des Baues aufgenommen wurde, zeigte die Schalung und das Giessen des Betons.

Der mit grossem Beifall aufgenommene Vortrag wird vom Präsidenten bestens verdankt. Architekten, Bauingenieure und auch Maschineningenieure konnten vielerlei Anregung finden. Der Vergleich mit den Museumsbauten in Basel, Bern und Luzern, wo zum Teil für Heizung, Beleuchtung und Lüftungserneuerung andere Lösungen gefunden wurden, ist äusserst interessant. — Die Diskussion wurde lebhaft benutzt und ergab weitere Aufklärung über die Zweckmässigkeit des gewählten Bausystems und der Bauweise, die Fundierung, die Zusammensetzung des Betons, die Isolierung u. a. m.

Der Aktuar: Ernst Zürcher.

### S.I.A. Technischer Verein Winterthur. Sitzung vom 23. November 1934.

Ing. R. Gsell, Sektionschef des Technischen beim Eidg. Luftamt in Bern, berichtet über die Hilfsmittel zur Ermöglichung von Blindflug und Blindlandung.

An Stelle eines Referates sei verwiesen auf Gsells Arbeit in der «S. B. Z.» vom 6. Oktober d. J., Seite 157 lfd. Bds. Der Vortrag wurde mit reichem Applaus und dem wiederholten Dank durch den Präsidenten abgeschlossen, wobei der Eindruck blieb, dass unser Zivilflugwesen quantitativ gegenüber den Grossmächten natürlich beschränkt sei, qualitativ aber an erster Stelle stehe. In einer weiteren, inoffiziellen Aussprache hatte der Referent noch Gelegenheit, von seinen Amtsfreuden und Amtsleidern in technischen und diplomatischen Aufgaben und Missionen zu sprechen. Als erfreuliches Aktivum war zu buchen, dass die Schnelligkeit im Flugverkehr sich offenbar auf das Tempo der Regelung internationaler Fragen auf diesem Gebiete auswirkt.

Der Aktuar: E. Wirth.

### S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Berichtigung zum Protokoll vom 31. Oktober 1934.

Auf Seite 258 letzter Nummer (Spalte rechts, 26. Zeile von oben) ist versehentlich der Name des Referenten-Obmannes für Berufsfragen, Ing. Max Meyer, mit i statt mit y geschrieben worden, was zur Vermeidung von Verwechslungen hiermit berichtigt wird.

### SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

8. Dez. (Samstag): Techn. Verein Winterthur (60. Generalversammlung 19.15 h) im Bahnhofsäli etwa 21.15 h. Vortrag von Ing. P. E. Baumann: „Der Bau der Hoover-Staumauer“, mit Filmvorführung [anstelle des vorher angekündigten Vortrags Mittelholzers!]
10. Dez. (Montag): Freunde des Neuen Bauens, Zürich. 20<sup>1/4</sup> h im Kunstgewerbemuseum. Arch. M. Lods (Paris): „Le problème de la maison en hauteur“ (mit Film vom Bau der 14-stöckigen Hochbau-Siedlung Drancy bei Paris).
12. Dez. (Mittwoch): Z. I. A. Zürich. 20.15 h auf der Schmidstube. Vortrag von Prof. O. R. Salvisberg: „Zürcher Spitalbaufragen“.
19. Dez. (Mittwoch): B. I. A. Basel. 20.15 h im Brauhaus Mutz. Vortrag von Ing. J. Osterwalder (Aarau): „Das Kraftwerk Klingnau“.

### An unsere Abonnenten.

Wie üblich, laden wir Sie ein, den entfallenden Abonnementsbetrag für nächstes Jahr (event. auch nur für 6 oder 3 Monate) mittels des beiliegenden Formulars auf unser Postcheckkonto VIII 6110 einzahlen zu wollen, oder mittels einer Anweisung auf Zürich zu begleichen. Zu Anfang des nächsten Jahres noch austehende Beträge würden wir durch Nachnahmekarte erheben.

Ferner bitten wir, allfällige Rücktritte vom Abonnement vor Jahreschluss mitteilen zu wollen. Dabei möge man, bei aller gebotenen Einschränkung, nicht ausser Acht lassen, dass es gerade in wirtschaftlich schwieriger Zeit doppelt nötig ist, den Kontakt mit den, dem eignen benachbarten Arbeitsgebieten nicht zu verlieren, einseitiges Spezialistentum zu kompensieren. Dazu trägt das durch seine Reichhaltigkeit auch allgemein orientierende Vereins-Organ des S.I.A. und der G.E.P., die „Schweiz. Bauzeitung“ nach Kräften bei.

Zürich, Dianastrasse 5.

Administration der „SBZ“.